4 MARS 2015
COUR D'APPEL DE LIMOGES, 4 MARS 2015, 14/00193
INFIRME LA DÉCISION DÉFÉRÉE DANS TOUTES SES DISPOSITIONS, À L'ÉGARD DE TOUTES LES PARTIES AU RECOURS

ARRET N.

RG N : 14/ 00193

AFFAIRE :

M. Guy X..., M. Jacques Y...

C/

Me Bernard H..., Mme Marie-Thérèse Z..., SARL HELICE, MUTUELLE GENERALE DE L'EDUCATION NATIONALE

JCS/ MCM

DEMANDE EN REPARATION DOMMAGES CAUSES PAR UN VEHICULE AERIEN

Grosse délivrée à

Me VALIERE-VIALEIX, avocat

COUR D'APPEL DE LIMOGES

CHAMBRE CIVILE

--- = = oOo = =---

ARRET DU 04 MARS 2015

--- = = = oOo = = =---

Le QUATRE MARS DEUX MILLE QUINZE la CHAMBRE CIVILE a rendu l'arrêt dont la teneur suit par mise à la disposition du public au greffe :

ENTRE :

Monsieur Guy X...

de nationalité Française, né le 26 Octobre 1941 à MEAUX, demeurant...

représenté par Me Jean VALIERE-VIALEIX, avocat au barreau de LIMOGES, Me Marie-Odile FAUCONNEAU avocat membre de la SCP MENEGAIRE-LOUBEYRE-FAUCONNEAU, avocat au barreau de POITIERS

Monsieur Jacques Y...

de nationalité Française, né le 08 Août 1337 à BAR SUR AUBE, demeurant...

représenté par Me Jean VALIERE-VIALEIX, avocat au barreau de LIMOGES, Me Marie-Odile FAUCONNEAU avocat membre de la SCP MENEGAIRE-LOUBEYRE-FAUCONNEAU, avocat au barreau de POITIERS

APPELANTS d'un jugement rendu le 14 février 2011 par le TRIBUNAL de GRANDE INSTANCE de POITIERS ;

ET :

SARL HELICE

prise en la personne de son gérant en exercice, domicilié en cette qualité audit siège sis RN 100 LES MOULINS-84400 GARGAS

représentée par Me Anne DEBERNARD-DAURIAC de la SELARL LEXAVOUE, avocat au barreau de LIMOGES, Me Magali MAUBOURGUET, membre de la SELARL LLURENS-DAVY-MAUBOURGUET-DANIGO, avocat au barreau d'AVIGNON ;

Maître Bernard H...

ès-qualité de mandataire judiciaire au redressement judiciaire de la Société HELICE

demeurant ...

INTERVENANT VOLONTAIRE

représenté par Me Anne DEBERNARD-DAURIAC de la SELARL LEXAVOUE, avocat au barreau de LIMOGES Me Magali MAUBOURGUET, membre de la SELARL LLURENS-DAVY-MAUBOURGUET-DANIGO, avocat au barreau d'AVIGNON ;

Madame Marie-Thérèse Z...

de nationalité Française, née le 15 Novembre 1942 à NANTES (44000), demeurant ...

n'ayant pas constitué avocat ;

MUTUELLE GENERALE DE L'EDUCATION NATIONALE

dont le siège social est 17, rue Jean Richard-86000 POITIERS

n'ayant pas constitué avocat ;

INTIMES

--- = = oO § Oo = =---

Sur renvoi de cassation : jugement du TRIBUNAL de GRANDE INSTANCE de POITIERS en date du 14 février 2011- arrêt de la cour d'appel de POITIERS en date du 28 mars 2012- arrêt de la cour de Cassation en date du 14 novembre 2013-

--- = = oO § Oo = =---

L'affaire a été fixée à l'audience du 21 Janvier 2015, après ordonnance de clôture rendue le 17 décembre 2014, la Cour étant composée de Monsieur Jean-Claude SABRON, Président de chambre, de Monsieur Pierre-Louis PUGNET et de Monsieur Gérard SOURY, Conseillers, assistés de Madame Elysabeth AZEVEDO, Greffier. A cette audience, Monsieur Jean-Claude SABRON, Président de chambre, a été entendu en son rapport oral, les avocats de la cause sont intervenus au soutien des intérêts de leurs clients.

Puis Monsieur Jean-Claude SABRON, Président de chambre, a donné avis aux parties que la décision serait rendue le 04 Mars 2015 par mise à disposition au greffe de la cour, après en avoir délibéré conformément à la loi.

--- = = oO § Oo = =---

LA COUR

--- = = oO § Oo = =---

Au cours de la deuxième moitié des années 1980, M. Guy X... et M. Jacques Y... ont participé en leur qualité d'enseignants au lycée professionnel Réaumur de POITIERS à la construction amateur d'un avion POTTIER 180 S, propriété de l'établissement.

Il a été délivré pour cet appareil en septembre 1987 un certificat dit CNRA (certificat de navigabilité restreinte de constructeur amateur).

En 1999, il a été procédé au remplacement du moteur ainsi que de l'hélice, cette dernière, de marque ARPLAST type 4 TG, ayant été fournie par le fabriquant, la SARL HELICE.

Le certificat de navigabilité a été modifié courant septembre 2000.

Le 5 septembre 2002, alors que l'appareil avait fait l'objet de la visite de contrôle et d'entretien après 100 heures de vol, suivie d'un vol d'essai d'une quinzaine de minutes, M. X... et M. Y... ont décidé d'effectuer un vol de loisir sur la journée, le premier devant piloter à l'aller et le second au retour.

Peu après le décollage, en phase de montée et à une hauteur d'environ 700 pieds, de fortes vibrations se sont produites à l'avant de l'avion, suivies de l'éjection de la pale d'hélice et d'un arrêt du moteur.

Au cours de l'atterrissage forcé qui a entraîné la destruction de l'avion, M. X... qui pilotait et M. Y..., passager, ont été tous deux blessés.

Une enquête de police a été diligentée dans le cadre de laquelle une expertise a été confiée, à l'initiative du parquet, à M. A..., technicien expert à la direction de l'aviation civile.

Ces investigations ont révélé que la cause de l'accident était imputable à une défaillance mécanique à l'origine d'une éjection de la pale d'hélice de l'avion ; elles ont été suivies d'un classement sans suite.

M. X... et M. Y... ont obtenu par ordonnance de référé du 20 août 2003 l'organisation d'une expertise judiciaire qui a été confiée M. B....

Celui-ci a déposé son rapport le 30 juin 2006.

Il estimait notamment que la cause initiale de l'éjection de l'hélice résidait dans un phénomène de couplage ayant entraîné, suite à des contraintes internes associées à un mode vibratoire du moteur, des battements de pied de pale dans le moyeu provoquant le rejet de la bague interne et un desserrage de la fixation du moyeu et un échauffement de la résine, le tout favorisant l'éjection de la pale sous l'effet de la force centrifuge.

Par acte du 22 juin 2007, M. X... et M. Y... ont fait assigner la SARL HELICE devant le tribunal de grande instance de POITIERS pour obtenir réparation de leur préjudice personnel sur le fondement des articles 1386-1 et suivants du code civil relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux issus de la loi du 19 mai 1998.

Une ordonnance du conseiller de la mise en état du 20 novembre 2008 a désigné pour donner un avis sur le préjudice corporel subi par les demandeurs les docteurs C... (pour M. X...) et D... (pour M. Y...) qui ont déposé leurs rapports le 20 février 2009 et le 8 avril 2009.

Le tribunal a par jugement du 14 février 2011 retenu que l'expertise technique n'avait pas mis en cause de défaut inhérent au produit fabriqué par la SARL HELICE et qu'en l'absence de normes de construction ou d'homologation régissant la construction amateur, le problème de couplage à l'origine des phénomènes vibratoires ayant provoqué l'éjection de la pale d'hélice ressortait de la responsabilité des demandeurs dans le choix et le montage du moteur et de l'hélice qu'ils s'étaient procurés en vue d'améliorer les performances de l'avion.

M. X... et M. Y... ont été en conséquence déboutés de l'intégralité de leurs demandes.

Ils ont relevé appel de ce jugement et par un arrêt du 28 mars 2012, la cour d'appel de POITIERS a procédé à un partage de responsabilité dans lequel elle a retenu celle de la SARL HELICE pour un quart, la part prépondérante incombant selon elle aux victimes qui, en leur qualité de constructeurs-concepteurs, n'avaient pas mesuré les contraintes générées par les modifications apportées à l'appareil.

Tout en excluant, comme l'avait fait le premier juge, l'existence d'un défaut de l'hélice susceptible d'entraîner la responsabilité du producteur sur le fondement des articles 1386-1 et suivants du code civil, la cour d'appel a retenu que la SARL HELICE avait contribué à la réalisation du dommage par un défaut d'étude du comportement de l'hélice au regard des phénomènes vibratoires et, surtout, en omettant d'informer ses clients des restrictions d'usage et de la nécessité de procéder à la vérification annuelle de l'hélice, notamment après un accident survenu le 10 octobre 2001 à La Baule avec un appareil muni de la même hélice ayant donné lieu à une note du 26 octobre 2001, antérieure à l'accident dont les appelants avaient été victimes.

Après application du partage de responsabilité, cet arrêt a condamné la SARL HELICE à payer en réparation de leur préjudice corporel à M. X... la somme de 5 502, 50 € et à M. Y... qui a subi de plus importantes séquelles, la somme de

14 371, 25 €

La cour de POITIERS déclaré irrecevable l'intervention en cause d'appel de l'épouse de M. Y... et déclaré l'arrêt opposable à la Mutuelle Générale de l'Education Nationale qui, appelée dans la procédure, n'avait pas comparu.

Sur pourvoi de la SARL HELICE, la cour de cassation a par un arrêt du 14 novembre 2013 cassé l'arrêt de la cour d'appel de POITIERS, sauf en ce qu'il avait déclaré irrecevable l'intervention de Madame Y..., ce au visa des articles 12 et 16 du code de procédure civile dans la mesure où la cour d'appel avait statué sans préciser le fondement juridique de sa décision, distinct de celui que les parties invoquaient au soutien de leurs prétentions, ni inviter celles-ci à présenter leurs observations.

L'affaire a été renvoyée devant la cour de LIMOGES que M. X... et M. Y... ont saisie par déclaration du 18 février 2014.

Le tribunal de commerce d'AVIGNON ayant ouvert par jugement du 6 novembre 2013 une procédure de redressement judiciaire à l'égard de la SARL HELICE, Maître H..., mandataire judiciaire, est intervenu dans la procédure par conclusions déposées le 2 avril 2014.

M. Guy X... et M. Jacques Y... qui sont appelants du jugement rendu le 14 février 2011 par le tribunal de grande instance de POITIERS, demandent dans leurs dernières conclusions d'infirmer ce jugement et de dire la SARL HELICE entièrement responsable de l'accident sur le fondement des articles 1386-1 et suivants du code civil, et plus particulièrement de l'article 1686-4, pour avoir diffusé un produit n'offrant pas la sécurité à laquelle on pouvait légitimement s'attendre.

Ils se basent notamment sur l'observation de l'expert judiciaire selon laquelle il peut être reproché au fabricant d'avoir commercialisé ce type d'hélice, destinée à un usage aéronautique, sans avoir déterminé ses caractéristiques vibratoires ni corrigé les défauts, de telle sorte que le phénomène de couplage ait pu être évité.

A titre subsidiaire, ils invoquent les dispositions de l'article 1382 du code civil en relevant l'absence d'essais préalables à la commercialisation susceptible de déterminer les caractéristiques vibratoires de l'hélice et le défaut de consigne de contrôle périodique dans le manuel d'entretien.

Les appelants reprochent en outre au fabricant de ne pas avoir diffusé à ses clients la note établie le 21 octobre 2001 à la suite d'un accident similaire survenu à La Baule sur un ULM.

Ils demandent d'inscrire au passif du redressement judiciaire de la SARL HELICE au titre de la liquidation de leur préjudice corporel, pour M. X... une somme de 33 600 € et pour M. Y... une somme de 89 575 €.

Les appelants sollicitent en outre l'inscription en leur faveur à ce passif d'une indemnité de 4 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, en sus des dépens de première instance et d'appel.

**

La SARL HELICE et Maître Bernard H...sollicitent dans leurs dernières conclusions, déposées le 24 septembre 2014, la confirmation du jugement en ce qu'il a débouté les appelants de leur demande fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux et le rejet, comme non fondée, de leur demande subsidiaire au titre de l'article 1382 du code civil.

Ils relèvent que les expertises de M. A... et de M. B... n'ont fait ressortir aucun défaut intrinsèque de l'hélice et que la responsabilité du dommage incombe exclusivement aux utilisateurs qui ont procédé au changement du moteur et de l'hélice de l'avion sans s'être souciés de la compatibilité des éléments ainsi choisis.

Selon eux, l'hélice AIRPLAST type 4 TG, destinée aux ULM, n'était pas conçue pour un usage aéronautique, raison pour laquelle le fabricant ne pouvait pas déceler le défaut allégué à la date de la mise en circulation de ce produit.

Par ailleurs, la note établie à la suite de l'accident survenu à LA BAULE en 2001 sur un ULM ne pouvait pas être communiquée aux clients dont l'achat était antérieur et, en toute hypothèse, concernait un problème imputable au fournisseur de l'époque sans rapport avec le phénomène de couple à l'origine de l'accident subi par les appelants.

La SARL HELICE et Maître H...sollicitent une indemnité de 8 000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile ;

A titre très subsidiaire, ils concluent à un partage de responsabilité et à la réduction des indemnités réclamées par les appelants.

LES MOTIFS DE LA DECISION

Selon les conclusions de l'expertise judiciaire, plus approfondie que l'expertise qui avait été réalisée par M. A... à la demande du parquet, la cause de l'éjection de l'hélice ne résulte pas d'un défaut de serrage mais d'un phénomène de couplage dont le desserrage et l'échauffement qui ont provoqué l'éjection ne sont que la conséquence.

L'expert ne relève aucune faute susceptible d'être imputée aux appelants, que ce soit lors de l'installation de l'hélice, dans le choix du moteur ou dans l'exécution des opérations de suivi qui ont été mises en € uvre en conformité avec les documents en leur possession.

Contrairement à ce que soutient la SARL HELICE, le type d'hélice qu'elle a fournie aux appelants était bien destinée à un usage aéronautique comme le fait ressortir de manière particulièrement claire et insistante l'expert judiciaire ; cette destination ressortait de sa propre publicité et des notes techniques dont elle était la rédactrice.

Au surplus, la SARL HELICE, fabricant de l'hélice ARPLAST de type 4 TG choisie par les appelants, connaissait lorsqu'elle leur a fourni son produit l'usage auquel il était destiné puisque l'expert confirme à la page 7 de son rapport que, par un document envoyé le 24 mars 1999, elle leur a proposé l'hélice en cause comme adaptable à plusieurs types de moteur, dont le moteur JPX 4 T dont ils ont équipé l'avion pour améliorer ses performances.

L'expert judiciaire ne fait pas non plus ressortir comme une des causes de l'accident qui a été provoqué par l'éjection de l'hélice un choix inapproprié de la part des appelants dans l'acquisition des éléments ayant servi à la modification de la motorisation de l'avion qui a donné lieu à la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité.

Il n'existait pas d'incompatibilité entre le type d'hélice qui a été proposée aux appelants, auteurs de cette transformation, et le moteur dont ils ont équipé l'avion, tout au moins au regard des documents qui leur ont été remis lors de la vente.

A aucun endroit de son rapport l'expert ne relève que MM X... et Y... auraient apporté une modification inappropriée à l'aéronef à la fabrication duquel ils avaient participé une douzaine d'années auparavant, ni qu'ils auraient commis une faute dans le choix ou le montage des éléments choisis par eux.

Ce montage a été effectué correctement et les vérifications de l'avion, du moteur et de l'hélice l'ont été également, tout au moins au regard des consignes dont disposaient les appelants.

L'expert relève que les phénomènes vibratoires qui sont à l'origine de l'éjection de l'hélice, cause de l'accident, ne sont pas un cas d'espèce et que, sur cinq autres avions équipés de ce type d'hélice, dont quatre étaient pourvus d'un autre moteur que le JPX 4T, quatre utilisateurs lui ont décrit des problèmes de vibration associés à un mouvement hélicoïdal (témoignage de M. E...) ayant entraîné des phénomènes d'usure qui les avaient conduits à changer l'hélice ou, pour M. F..., possédant exactement le même type d'aéronef que l'appareil accidenté, à solliciter le fabricant qui avait fourni une autre hélice après avoir mis en cause la rigidité des pales.

L'expert a constaté sur l'appareil de M. F... qui était équipé de sa nouvelle hélice ARPLAST, montée selon les recommandations du fabricant, qu'avec l'augmentation de régime, vers 2 022 t/ mn, il apparaissait de l'extérieur « que les extrémités de pales ne restaient pas dans le même plan et l'on pouvait comparer ce mouvement en bout de pales à celui décrit par M. E... comme hélicoïdal ».

Enfin, l'expert relève un cas similaire d'éjection de l'hélice survenu à LA BAULE le 10 octobre 2001 sur un ULM KITFOX que M. G... (SARL HELICE) avait imputé à un défaut d'entretien et de surveillance mais à la suite duquel il avait néanmoins rédigé une note le 26 octobre 2001 dans laquelle « il alertait sa clientèle de ce problème structurel et apportait des restrictions à l'utilisation de ce produit ».

L'expert ajoute que « les précautions d'utilisation établies dans cette note auraient dû être portées à la connaissance des propriétaires, et notamment du Lycée REAUMUR ».

A l'issue de ces observations et de l'examen des éléments de l'hélice en cause, M. B... conclut de manière parfaitement claire que l'accident dont ont été victimes M. X... et M. Y... est imputable au fabricant de l'hélice qui est affectée d'un défaut structurel consistant dans un comportement vibratoire non maîtrisé par suite de l'insuffisance d'essais, calculs et expérimentation nécessaires à la « détermination de la fréquence propre des pales qui pouvait amener à modifier le dessin de l'hélice, la répartition des matériaux dans la fabrication des pales ou la définition du moyeu ».

L'expert indique en effet que seuls des essais accompagnés de calcul ou une expérimentation spécifique après fabrication pouvaient permettre de déterminer les modes vibratoires dangereux dans la mesure où il est très difficile de

prévoir lors de la conception de l'hélice son comportement vibratoire.

Il conclut ; « il peut donc être reproché à ARPLAST » (SARL HELICE) « d'avoir commercialisé ce type d'hélice destiné à un usage aéronautique sans en avoir déterminé les caractéristiques vibratoires et corrigé les défauts ».

Ce défaut qui procède d'une insuffisance de l'élaboration du produit fabriqué et diffusé par la société intimée est à l'origine du phénomène de couplage qui a provoqué l'éjection de l'hélice et, par suite, l'accident dont ont été victimes les appelants.

M. X... et M. Y... sont par conséquent fondés à rechercher la responsabilité de la SARL HELICE sur le fondement des articles 1386-1 et 1386-4 du code civil dés lors que c'est bien la défectuosité du produit de cette dernière qui n'offrait pas la sécurité à laquelle on pouvait légitimement s'attendre qui est la cause de l'accident dont ils ont été victimes.

La société intimée ne saurait s'exonérer de la responsabilité de plein droit qui résulte de ces textes au motif, suivant les dispositions de l'article L 1386-11- 4o, que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où le produit a été mis en circulation, ne permettait pas de déceler l'existence du défaut.

L'allégation de cette circonstance dont il lui appartient de rapporter la preuve est en réalité contredite par les conclusions du rapport d'expertise dont il résulte que le phénomène de couplage est connu depuis longue date et que, sous réserve du coût de l'investissement qui peut expliquer l'impasse, le fabricant de l'hélice disposait à l'époque de la conception de son produit de méthodes et moyens susceptibles d'en déterminer les modes vibratoires dangereux.

Aux termes de l'article 1386-13 du code civil, la responsabilité du producteur peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances, lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable.

Or en l'espèce, on ne peut pas imputer aux appelants de faute susceptible d'avoir concouru à la réalisation du dommage provoqué par la défectuosité de l'hélice, que ce soit, pour les raisons sus indiquées, dans les décisions qui ont été prises lors de la modification de l'appareil que l'expert n'a pas critiquées et qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat de navigabilité modifié, ou dans le suivi et l'entretien de l'appareil.

M. B... relève en effet que l'appareil et l'hélice ont fait de la part de MM. X... et Y... de contrôles conformes aux documents en leur possession et, notamment, en ce qui concerne l'hélice, aux préconisations du fabricant dont la notice, telle qu'elle leur a été remise lors de la vente, ne faisait aucunement ressortir l'opportunité d'un contrôle annuel ni d'un mode opératoire particulier.

Il est vrai que l'expert relève que, si l'hélice a été démontée pour examen de son état lors de la visite prescrite après cent heures de vol, il n'a pas été procédé au démontage des deux parties du moyeu qui aurait vraisemblablement permis de déceler les indices constatés à l'occasion de l'expertise sur les pieds de pales.

Toutefois cette omission ne peut pas être imputée aux utilisateurs auxquels, comme le note l'expert à plusieurs reprises, le constructeur de l'hélice avait remis un manuel d'entretien dans lequel ne figurait pas la recommandation de procéder à des visites annuelles, ni la préconisation de contrôle spécifique supposant de procéder périodiquement à la séparation des deux éléments du moyeu.

Des notes ont été éditées ultérieurement dans lesquelles il a été donné pour consigne de faire contrôler l'état des pales d'hélice tous les ans et, à la suite de l'accident similaire survenu sur un ULM en octobre 2001, formulé des restrictions d'utilisation, mais ces notes dont la rédaction a précédé l'accident n'ont pas été adressées aux utilisateurs des hélices du même type qui avaient été déjà vendues par la SARL HELICE.

L'expert considère que « l'absence de mode opératoire dans l'entretien de l'hélice qui rend indéfinissable la nature de l'opération est une lacune ».

On ne peut dés lors pas reprocher à MM X... ET Y..., victimes de l'accident causé par le défaut du produit de la société intimée, de n'avoir procédé au contrôle de l'hélice qu'à l'occasion de la visite des cent heures de vol, ni, lors du démontage de cette dernière, de ne pas avoir songé à séparer les deux éléments du moyeu pour permettre un contrôle plus approfondi des pieds de pale.

Enfin, l'expert ne retient pas non plus de faute de pilotage au regard du fait que l'éjection de l'hélice et l'arrêt du moteur sont survenus en phase de montée, de telle sorte que le choix du lieu d'atterrissage a dû être fait en toute urgence.

M. B... estime que « le pilote a bien réagi en réduisant les gaz et par suite n'a pas commis de faute », précision étant faite que l'atterrissage sans moteur est une man € uvre difficile à réussir, notamment quant la panne, comme en l'espèce,

survient à faible hauteur, laissant au pilote peu de temps pour réagir.

Il y a lieu en conséquence d'infirmer le jugement entrepris et de dire la société HELICE entièrement responsable sur le fondement des textes précités du préjudice subi par M. X... et M. Y... à la suite de l'accident d'avion survenu le 5 septembre 2002.

**

Le préjudice subi par les appelants est seulement constitué par les suites des blessures qu'ils ont subies à l'atterrissage de l'avion et les éléments de ce préjudice corporel sont exclusivement de nature extrapatrimoniale.

Au vu des conclusions du rapport d'expertise établi par le docteur C..., le préjudice subi par M. X..., âgé de 60 ans à la date de l'accident, doit être évalué de la façon suivante :

- déficit fonctionnel temporaire (hospitalisation du 5 au 18 septembre 2002 suivie d'une gêne importante dans la vie courante jusqu'à la consolidation, en date du 25 février 2003), sur la base de 20 € par jour pour 173 jours : 3 460 € ;

- préjudice esthétique temporaire (boiterie avec usage de béquilles) : 300 € ;

- souffrances endurées (3, 5/ 7) : 7 000 € ;

- déficit fonctionnel permanent (6 %), sur la base de 1 125 € le point ; 6 750 € ;

- préjudice esthétique permanent (1/ 7) : 2 500 €.

L'expert ne retient pas l'existence d'un préjudice d'agrément au regard des activités de loisir pratiquées par M. X... et de la relative légèreté de séquelles.

Le total des indemnités dues à M. X... s'élève en conséquence à 20 010 €.

Au vu des conclusions du rapport d'expertise établi par le docteur D..., le préjudice subi par M. Y... qui était âgé de 65 ans à la date de l'accident et qui a été plus gravement blessé doit être évalué comme suit, étant précisé que la date de la consolidation a été fixée au 27 février 2009 :

- déficit fonctionnel temporaire total (pour 193 jours d'hospitalisation et sur la base de 30 € par jour) : 3 860 € ;

- déficit fonctionnel temporaire total (pour la gêne subie pendant 225 jours sur la base de 15 € par jour) : 3 375 € ;

- souffrances endurées (5/ 7) : 22 000 € ;

- préjudice esthétique temporaire : (usage de béquille et boiterie) 300 € ;

- déficit fonctionnel permanent (18 % sur la base de 1 200 € le point) : 21 600 € ;

- préjudice esthétique permanent (2/ 7) 3 000 € ;

- préjudice d'agrément (M. Y... ne peut plus piloter un avion ni pratiquer le ski) ; 8 000 €.

Le total des indemnités dues à M. Y... s'élève ainsi à 62 135 €.

Enfin, les appelants sont en droit de réclamer sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, au titre des frais occasionnés par la procédure qui ne sont pas compris dans les dépens, une indemnité de 4 000 €.

--- = = oO § Oo = =---

PAR CES MOTIFS

--- = = oO § Oo = =---

LA COUR

Statuant par décision réputée contradictoire rendue par mise à disposition au greffe, sur renvoi de Cassation, en dernier ressort et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Donne acte à Maître Bernard H...de son intervention en qualité de mandataire judiciaire à la procédure de redressement judiciaire ouverte à l'égard de la SARL HELICE par jugement du tribunal de commerce d'Avignon en date du 3 novembre 2013.

Infirme le jugement rendu le 14 février 2011 par le tribunal de grande instance de POITIERS et, statuant à nouveau.

Dit la SARL HELICE entièrement responsable sur le fondement des articles 1386-1 et suivants du code civil du préjudice subi par M. Guy X... et M. Jacques Y... lors de l'accident d'avion dont ils ont été victimes le 5 septembre 2002.

Fixe la créance de M. Guy X... au passif du redressement judiciaire de la SARL HELICE à la somme de 20 010 € ;

Fixe la créance de M. Jacques Y... à la même procédure collective à la somme de 62 135 €.

Dit qu'il y a lieu d'inscrire en outre au passif du redressement judiciaire de la SARL HELICE une indemnité de 4 000 € au profit de MM X... et Y... sur le fondement de l'article 700 du code de procédure ainsi que les sommes que ces derniers ont exposées au titre des dépens de première instance et d'appel.

LE GREFFIER, LE PRESIDENT,

Elysabeth AZEVEDO. Jean-Claude SABRON.